

SCHÉMA CYCLABLE INTERCOMMUNAL 2021-2032

Développer et faciliter la pratique du vélo
dans les Vallées du Haut-Anjou





COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DES VALLÉES DU HAUT-ANJOU
Place Charles de Gaulle
49220 LE LION D'ANGERS
t. 02 41 95 31 74
contact@valleesduhautanjou.fr
www.valleesduhautanjou.fr



CC DES VALLEES DU HAUT-ANJOU
Schéma Cyclable Intercommunal
Direction Aménagement du territoire et Développement Economique
Service Environnement

Table des matières

1.	INTRODUCTION.....	3
1.1.	Le mot de l' élu	3
1.2.	Le contexte.....	3
1.3.	Les enjeux.....	4
1.4.	Les objectifs.....	4
2.1.	Les étapes.....	5
2.2.	Le cadrage.....	5
2.	METHODOLOGIES DU SCHEMA CYCLABLE	5
2.3.	Le maillage cyclable initial.....	5
2.4.	Le maillage cyclable d'intérêt communautaire.....	8
2.5.	La priorisation des aménagements cyclables d'intérêt communautaire.....	10
2.6.	Les inversions de priorité des aménagements cyclables à l'intérieur des communes.....	12
2.7.	Les aménagements cyclables à vocation expérimentale.....	13
2.8.	Le financement des aménagements cyclables d'intérêt communautaire.....	15
3.	SYNTHESE DU SCHEMA CYCLABLE.....	17
4.	PERSPECTIVES SUR LE SCHEMA CYCLABLE.....	17
5.	ANNEXES.....	19
	ANNEXE 1: Estimation du budget d'investissement en vue de l'aménagement d'un kilomètre de liaison cyclable	19
	ANNEXE 2: Programme pluriannuel d'investissement prévisionnel en vue de l'aménagement des liaisons cyclables	21

1. INTRODUCTION

1.1. Le mot de l' élu

Virginie GUICHARD (Vice-Présidente en charge du projet de territoire, de la Responsabilité Sociétale des Organisations, de la transition énergétique et des mobilités, CCVHA) :

« Le schéma cyclable des Vallées du Haut-Anjou était une priorité du mandat électoral pour plusieurs raisons : (1) Même si le vélo n'est pas toujours une évidence à la campagne, compte tenu des distances pour accéder aux activités et services, il y a certaines liaisons qui présentaient un fort potentiel pour le vélo de tous les jours et le cyclotourisme, (2) La conjoncture économique, énergétique et climatique, et nous le voyons déjà, entraîne des changements dans la manière de vivre et de se déplacer de nos concitoyens. Nous faisons le pari qu'une des mobilités à venir, et si nous voulons nous adapter, sera active et conjuguée à d'autres modes de transport. Le vélo deviendra un des outils de la panoplie des services de mobilité sur les territoires ruraux. (3) Les investissements et les délais de réalisation des aménagements cyclables seront conséquents et longs. Il est donc nécessaire d'activer le sujet rapidement pour répondre aux demandes de sécurité de nos habitants. »

1.2. Le contexte

La Communauté de communes des Vallées du Haut-Anjou (CCVHA) est devenue « **Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)** » depuis le 1^{er} juillet 2021 sur son territoire. Un des champs d'intervention de la compétence « Mobilité » concerne les **mobilités actives (marche et vélo)**. Le Schéma Cyclable Intercommunal s'inscrit dans un contexte politique favorable. Aujourd'hui, de nombreux documents stratégiques guident l'action

89%

EPCI-FP des Pays de la Loire
engagés dans un **Schéma Des
Modes Actives**

publique dans le domaine des mobilités actives, et qui plus est pour le vélo de tous les jours. **Le Plan National Vélo et Mobilité Active**, signé à Angers en 2018, fixe comme 1^{er} axe d'intervention « la sécurité » avec le développement des aménagements cyclables. Le **Schéma Régional des Mobilités** soutient également cet objectif, avec notamment les aménagements de rabattement vers les points d'accès au réseau de transport régional. Le **Schéma Départemental des Liaisons Douces** identifie les liaisons dites d'intérêt départemental. D'autres documents de planification plus locaux (**Plan Climat de l'Anjou Bleu, Projet de territoire et charte des mobilités des Vallées du Haut-Anjou**) confortent cette ambition de maillage cyclable territorial.

Lors de la journée « Politique et aménagements cyclables » organisée par les acteurs de la filière vélo en mars 2022, **89% des EPCI de la Région Pays de la Loire étaient engagés dans une démarche de « Schéma Des Modes Actifs (SDMA) »**. Le développement de la pratique du vélo est donc une tendance politique forte, et tous les opérateurs financiers orientent leurs fonds sur cette pratique : Europe (FEDER), Etat (FMA, DSIL, DETR), ADEME (TENMOD), Région (ALEOP), Département (VELO-UTILITAIRE), Pays de l'Anjou Bleu (LEADER à venir).

1.3. Les enjeux

55%

de nos déplacements sont
< à 5 km en milieu rural

De nombreux enjeux **économiques, sociaux, environnementaux et sanitaires** gravitent autour du Schéma Cyclable Intercommunal, et de la pratique du vélo plus généralement : (1) réduction des émissions de CO₂, des polluants atmosphériques et des nuisances sonores, (2) amélioration de la capacité physique et intellectuelle, de la santé et de la qualité de vie, (3) création d'emplois et de valeurs ajoutées localement, (4) diminution des

coûts de déplacements, (5) facteur d'inclusion sociale et professionnelle, et d'autonomie des plus jeunes.

En France, **60% de nos déplacements font moins de 5 km**, et 55% en milieu rural¹. Le vélo reste donc un levier important de résilience territoriale en zone peu dense.

Selon le dernier baromètre des villes cyclables (FUB, 2021), la sécurisation des déplacements et l'intermodalité avec les transports collectifs sont les priorités pour la démocratisation du vélo au quotidien. 56% des répondants à l'enquête estiment qu'il n'y a pas assez d'aménagements cyclables, 54% ne se sentent pas en sécurité à vélo et 60% jugent que le stationnement des vélos sur les gares est difficile. Sur le territoire, deux communes (Erdre-en-Anjou et Val-d'Erdre-Auxence) ont participé à l'enquête nationale (plus de 100 répondants). **Le climat cyclable est jugé « plutôt défavorable » par ces citoyens.**

1.4. Les objectifs

Le Schéma Cyclable Intercommunal poursuit plusieurs objectifs : (1) Amélioration de l'accessibilité cyclable aux infrastructures, activités et services du territoire, (2) Recherche de l'équilibre cyclable territorial, (3) Développement de la part des déplacements à vélo, (4) Planification, priorisation et maîtrise des aménagements cyclables sécurisés, (5) Articulation avec les autres politiques publiques locales, notamment le PLUi.

9%

de nos déplacements
en vélo pour 2024

En France, la part des déplacements à vélo est de 3%. Le « Plan Vélo » fixe comme objectif d'atteindre les 9% de part modale en 2024. Sur le territoire des Vallées du

¹ MTES, 2018, Plan Vélo et Mobilités Actives, p°22

Haut-Anjou, la part des déplacements à vélo était de 1,2% en 2018 selon l'INSEE. La marge de développement est importante.

2.1. Les étapes

Le Schéma Cyclable Intercommunal a été élaboré avec les 16 communes du territoire. Quatre Comités de Pilotage (COFIL) rassemblant deux représentants par commune, se sont réunis sur 6 mois entre novembre 2021 et mai 2022 pour co-construire le schéma. Les réflexions ont été rapportées en Commission « Mobilité ». Les dernières étapes décisionnelles sont les suivantes : Commission « Mobilité » (08 septembre 2022), Commission CLECT (non définie), Conseil communautaire (24 novembre 2022) et Comité des partenaires (décembre 2022).

4 X COFIL « Mobilité » : Co-construction du schéma cyclable

4 X Commissions « Mobilité » : Avis sur la construction du schéma cyclable

1 X Commission « CLECT » : Avis sur les modalités de financement du schéma cyclable

1 X Conseil communautaire : Décision sur le schéma cyclable

2.2. Le cadrage

Avant de démarrer le Schéma Cyclable Intercommunal, plusieurs points de cadrage ont été définis. Le schéma devait être élaboré selon une logique « réaliste et prudente ».

« Réalisme
& prudence »

Les étapes de construction du schéma ont d'abord consisté à créer un maillage cyclable global et idéal à l'échelle de l'intercommunalité.

Compte tenu de l'importance de ce « **maillage cyclable initial** », il a été définis des critères de l'intérêt communautaire pour se concentrer les liaisons cyclables les plus pertinentes et fonctionnelles.

Ce « **maillage cyclable d'intérêt communautaire** », enfin, été priorisé dans le temps.

Des opportunités financières, au démarrage de la construction du schéma, ont permis de sélectionner plusieurs liaisons prioritaires à vocation expérimentale qui seront aménagées pour le mandat (2021-2026).

2. METHODOLOGIES DU SCHEMA CYCLABLE

2.3. Le maillage cyclable initial

Le maillage cyclable initial est composé en **4 grandes fonctions spatiales de desserte interne et externe au territoire (CARTE 1)**. Ce maillage intègre les liaisons dites « utilitaires » pour le vélo du quotidien et les grandes liaisons « touristiques ».

Liaisons cyclables « radiales » vers les agglomérations périphériques au territoire

Les liaisons cyclables « **radiales** » permettent de connecter le territoire avec les agglomérations périphériques : Angers, Segré, Sablé-sur-Sarthe, Château-Gontier et Candé. Leurs vocations sont d'abord touristiques avant d'être utilitaires.

La **voie verte en rive droite de la Mayenne (V43)**, autrement appelée « **Vélo Francette** », est déjà aménagée et traverse le territoire entre la Jaille-Yvon et Grez-Neuville (20km). Elle connecte le territoire avec les agglomérations de Château-Gontier et Angers en passant par le Lion d'Angers. Cette voie est inscrite au Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes (SR3V). Elle est balisée sur près 600 km entre Ouistreham (Normandie) et La Rochelle (Poitou-Charentes). Cette liaison est aujourd'hui très utilisée en période touristique (41 516 passages à Grez-Neuville en 2021).

La **voie verte en rive droite de l'Oudon** entre Le Lion d'Angers et Segré (13 km), inscrite au SR3V, est en cours d'étude de faisabilité et réglementaires. Elle connectera le territoire avec Segré et Angers, via la V43 au niveau du bec de l'Oudon au Lion d'Angers. En attendant les travaux de la voie verte, une voie mixte dite « Véloroute de l'Oudon » a été installée sur les petites routes entre le Lion d'Angers et Segré (18 km).

La **voie verte de la Sarthe** est également en projet, entre Contigné et Juvardeil (15km). Elle connectera le territoire avec Sablé-sur-Sarthe, Tiercé puis Angers. A noter qu'une boucle cyclable locale, autrement appelée « Circuit vélo des Mariniers », existe déjà entre Juvardeil et Cheffes-sur-Sarthe (14 km).

Liaisons cyclables « transversales » entre les polarités du territoire

Les liaisons cyclables « **transversales** » permettent de connecter les polarités du territoire entre elles : Bécon-les-Granits, Le Louroux-Béconnais, Vern d'Anjou, Le Lion d'Angers, Champigné et Châteauneuf-sur-Sarthe.

Liaisons cyclables « rabattements » vers les polarités du territoire

Les liaisons cyclables « **rabattements** » permettent de connecter les plus petites communes, et communes déléguées, aux polarités du territoire.

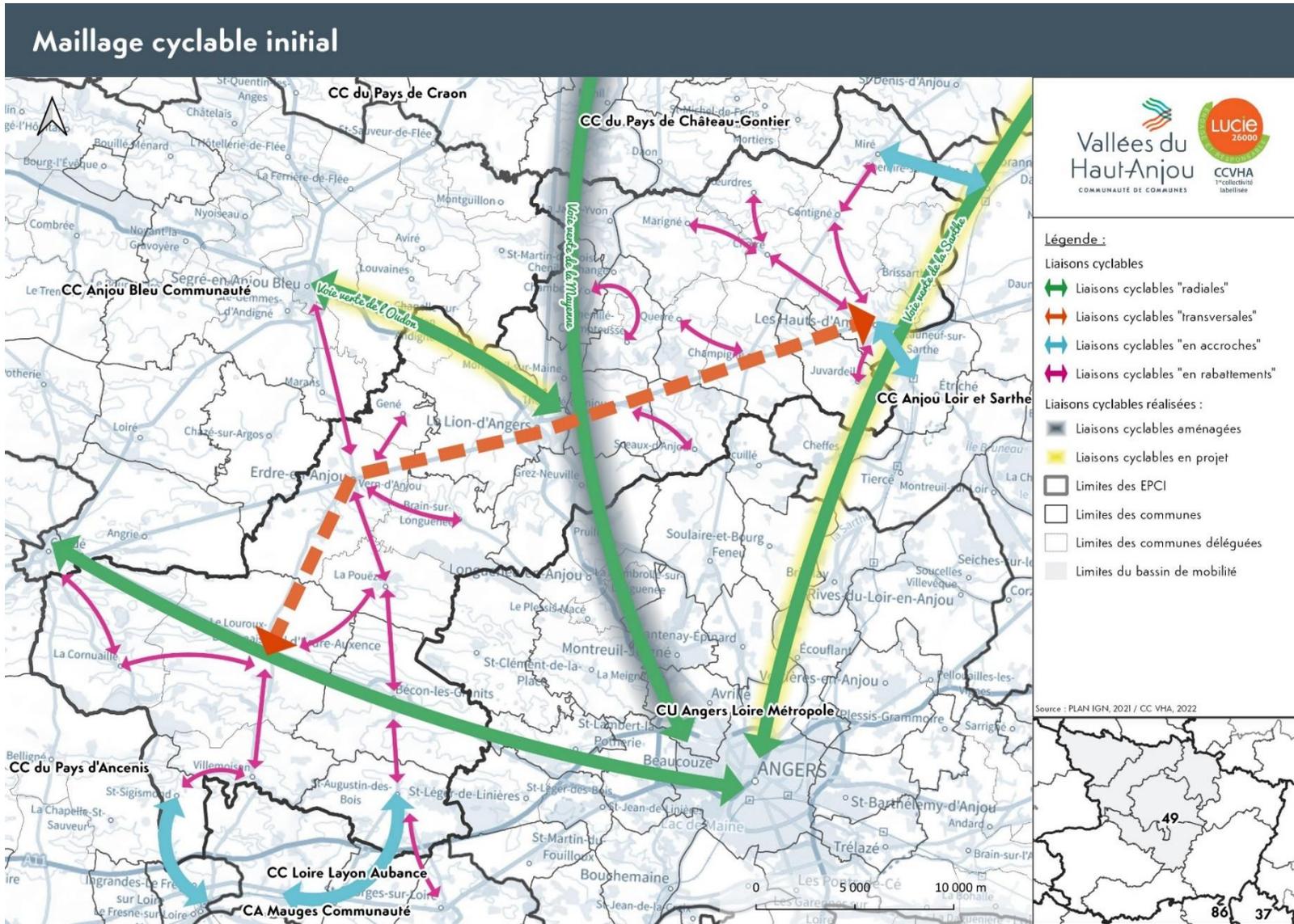
Liaisons cyclables « accroches » vers les gares ferroviaires de proximité

Les liaisons cyclables « **accroches** » permettent de connecter les communes du territoire les plus proches aux gares de proximité : Morannes-sur-Sarthe, Etriché, Champrocé-sur-Loire et Grandandré-sur-Loire.

Liaisons cyclables	Nombre	Km	Pourcentage
Radiales	4	57,6	24%
Transversales	5	42,4	18%
Rabattements	21	117,6	49%
Accroches	4	23,2	10%
TOTAL	34	240,8	100%

TABLEAU 1 : MAILLAGE CYCLABLE INITIAL

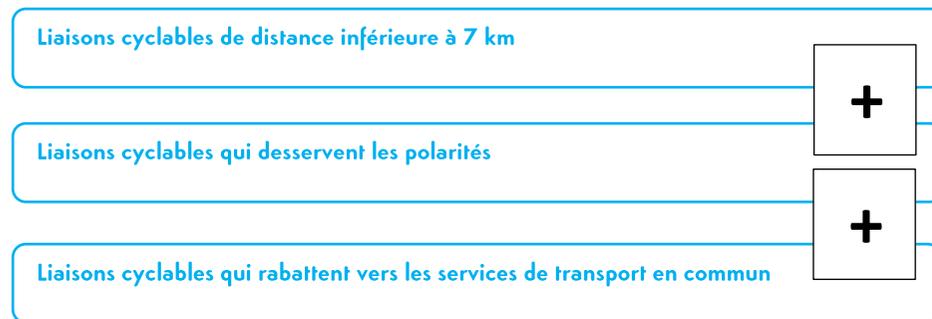
Le maillage cyclable initial est long de **240,8 km avec 34 liaisons (TABLEAU 1)**. Les liaisons de « **rabattements** » vers les polarités prédominent et représentent près de 50% du maillage cyclable.



2.4. Le maillage cyclable d'intérêt communautaire

Considérant l'importance du maillage cyclable initial (TABLEAU 1), il y a lieu de proposer une définition plus stricte du maillage cyclable d'intérêt communautaire. La proposition qui suit emprunte plusieurs exemples de collectivités.

Sont dites d'intérêt communautaire, toutes les liaisons cyclables inter-bourgs (jusqu'aux entrées de bourg) qui répondent **aux critères cumulés suivants** :



L'application de cette formule de l'intérêt communautaire au maillage cyclable initial réduit de moitié le nombre et le linéaire des liaisons cyclables, **soit 16 liaisons (sur 34) et 102,9 km (sur 240,8 km) (TABLEAU 2). Le montant estimatif des investissements (fourchette haute de 150 € / mètre linéaire²) est de 15,4 M € TTC (TABLEAU 3).** Toutes ces liaisons d'intérêt communautaire sont également identifiées dans le Schéma Départemental des Liaisons Douces comme étant d'intérêt départemental. Ces liaisons sont, dès lors, finançable à 40% (plafond de subvention : 100 000 €) par le Conseil départemental de Maine-et-Loire. (CARTE 2).

Les liaisons de « **rabattements** » vers les polarités prédominent encore, et représentent près de 50% du maillage cyclable d'intérêt communautaire.

² Estimation réalisée sur la base de l'aménagement d'une voie verte en site propre

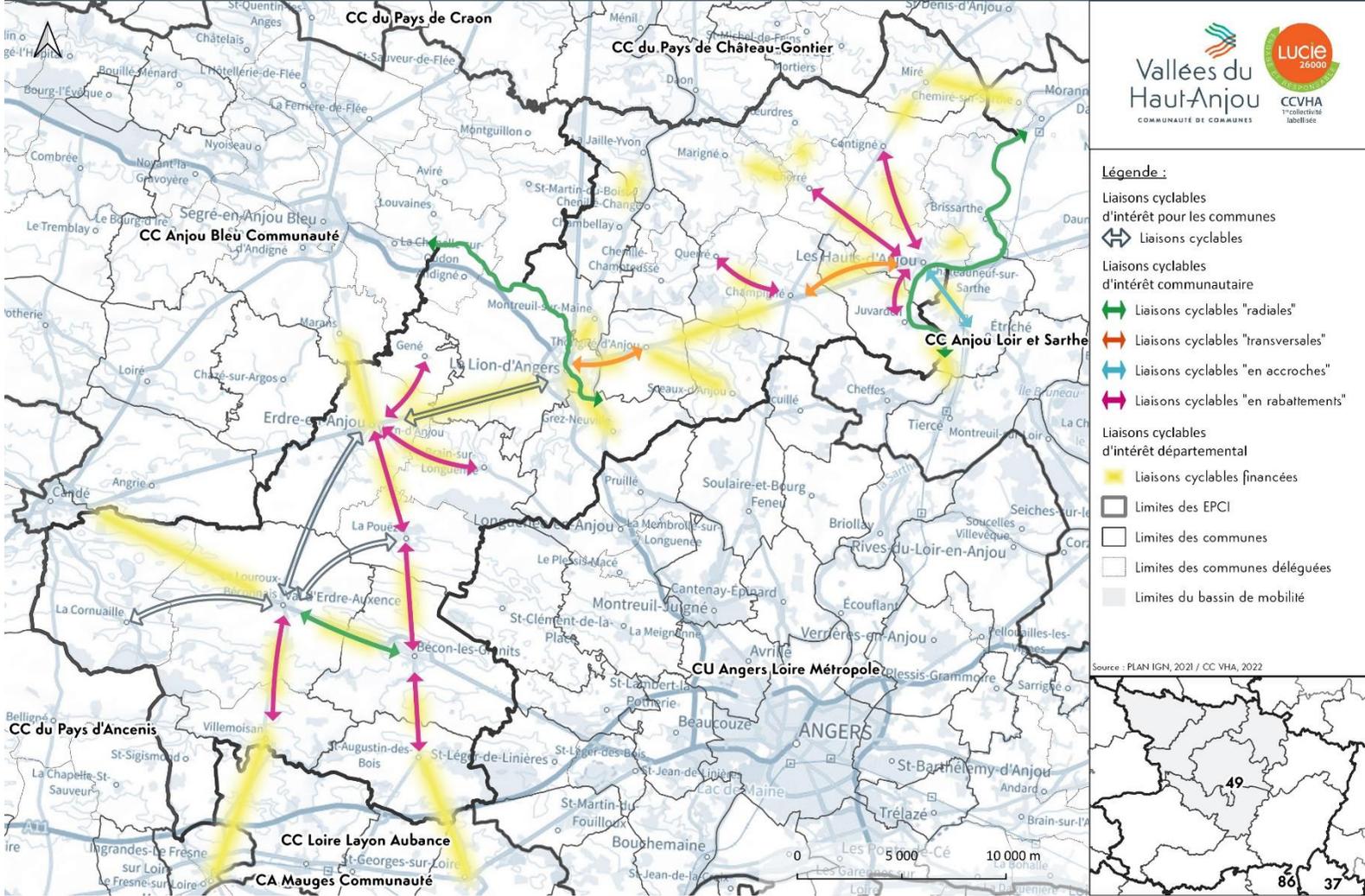
Liaisons cyclables	Nombre	Km	Pourcentage
Radiales	3	34,9	34%
Transversales	2	12,3	12%
Rabattements	10	54,1	53%
Accroches	1	1,6	2%
TOTAL	16	102,9	100%

TABLEAU 2 : MAILLAGE CYCLABLE D'INTERET COMMUNAUTAIRE

Scénarii	Nombre	Km	Investissement	Fonctionnement
Maillage cyclable initial	34 / 34	240,8	36,1 M € TTC	1,13 M € TTC
Maillage cyclable d'intérêt communautaire	16 / 34	102,9	15,4 M € TTC	0,44 M€ € TTC

TABLEAU 3 : SCENARII FINANCIERS DES MAILLAGES CYCLABLES

Liaisons cyclables d'intérêt communautaire



CARTE 2 : MAILLAGE CYCLABLE D'INTERET COMMUNAUTAIRE

2.5. La priorisation des aménagements cyclables d'intérêt communautaire

Une hiérarchisation des liaisons cyclables d'intérêt communautaire a été réalisée pour étaler les aménagements dans le temps. Le modèle de hiérarchisation s'appuie sur **9 critères de hiérarchisation qui ont été exprimés en COPIIL « Mobilité »**. Pour chaque critère, un point est attribué (1) ou non (0) en fonction des priorités retenues. Les critères sont les suivants :

Critère « distance » : liaison cyclable < à 5 km = 1 point, sinon 0

Critère « Jeunesse » : liaison cyclable < à 5 km d'un collège = 1 point, sinon 0 + liaison cyclable < à 5 km d'un espace jeune = 1 point, sinon 0

Critère « Intermodalité » : liaison cyclable < à 5 km d'un arrêt de transport = 1 point, sinon 0

Critère « Polarité » : liaison cyclable < à 5 km d'une polarité = 1 point, sinon 0

Critère « Sécurité » : liaison cyclable avec une route à trafic > 1000 véhicules / jour = 1 point, sinon 0

Critère « Utilité » : liaison cyclable avec un flux domicile-travail-étude > 100 navettes / jour = 1 point, sinon 0

Critère « Equilibre » : liaison cyclable sur un bassin de vie non maillé par une voie verte aménagée ou en projet = 1 point, sinon 0

Critère « Facilité » : liaison cyclable avec une continuité de voies publiques = 1 point, sinon 0

Critère « Connectivité » : liaison cyclable qui connecte deux communes = 1 point, sinon 0

La somme des points permet de classer les liaisons par ordre croissant et de les répartir en 3 lots de 4 à 5 aménagements cyclables (**TABLEAU 4**). **Les communes ont la possibilité de modifier l'ordre de priorité entre leurs propres liaisons (TABLEAU 5)**. Les liaisons cyclables « touristiques » de la Sarthe et de l'Oudon, qui sont déjà en projet, n'ont pas été intégrées à cette priorisation. NB : une distance plus courte a été retenue (5 km) pour faciliter la hiérarchisation à l'intérieur des liaisons cyclables d'intérêt communautaire (7 km).

Id	Lot	Tronçon	Critère "Distance"	Critère "Jeunesse"		Critère "Intermodalité"	Critère "Polarité"	Critère "Sécurité"	Critère "Utilité"	Critère "Equilibre"	Critère "Facilité"	Critère "Connectivité"	TOTAL
				Collèges	Espaces jeunes								
-		Liaison cyclable touristique de l'Oudon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-		Liaison cyclable touristique de la Sarthe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	1	Bécon-les-Granits - Le Louroux-Béconnais	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9
2		Le Lion d'Angers - Thorigné d'Anjou	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	9
3		*Châteauneuf-sur-Sarthe - Gare d'Etriché	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	9
4		Saint-Augustin-des-Bois - Bécon-les-Granits	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	8
5		Juardeuil - Châteauneuf-sur-Sarthe	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	8
6		Contigné - Châteauneuf-sur-Sarthe	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	7
7	2	Villemoisin - Le Louroux-Béconnais	0	1	1	1	1	1	0	1	1	0	7
8		Champigné - Châteauneuf-sur-Sarthe	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	7
9		La Pouëze - Bécon-les-Granits	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	7
10		Cherré - Châteauneuf-sur-Sarthe	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	6
11		Brain-sur-Longuenée - Vern d'Anjou	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	6
12	3	La Pouëze - Vern d'Anjou	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	6
13		Querré - Champigné	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	4
14		Gené - Vern d'Anjou	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	4

TABLEAU 4 : PRIORISATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES D'INTERET COMMUNAUTAIRE

2.6. Les inversions de priorité des aménagements cyclables à l'intérieur des communes

Id	Lot	Tronçon	Critère "Distance"	Critère "Jeunesse"		Critère "Intermodalité"	Critère "Polarité"	Critère "Sécurité"	Critère "Utilité"	Critère "Equilibre"	Critère "Facilité"	Critère "Connectivité"	TOTAL	
				Collèges	Espaces jeunes									
-	1	Liaison cyclable touristique de l'Oudon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-		Liaison cyclable touristique de la Sarthe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1		Bécon-les-Granits - Le Louroux-Béconnais	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9
2		Le Lion d'Angers - Thorigné d'Anjou	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	9
3		*Châteauneuf-sur-Sarthe - Gare d'Etriché	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	9
4		Saint-Augustin-des-Bois - Bécon-les-Granits	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	8
5	2	Juardeil - Châteauneuf-sur-Sarthe	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	8
6		Contigné - Châteauneuf-sur-Sarthe	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	7
7		Villemoisin - Le Louroux-Béconnais	0	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	7
8		Champigné - Châteauneuf-sur-Sarthe	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	7
9		La Pouèze - Vern d'Anjou	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	6
10	3	Cherré - Châteauneuf-sur-Sarthe	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	6
11		Brain-sur-Longuenée - Vern d'Anjou	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	6
12		La Pouèze - Bécon-les-Granits	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	7
13		Querré - Champigné	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	4
14		Gené - Vern d'Anjou	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	4

TABLEAU 5 : INVERSION DE PRIORITE DES AMENAGEMENTS CYCLABLES D'INTERET COMMUNAUTAIRE

2.7. Les aménagements cyclables à vocation expérimentale

Le 1^{er} lot d'intervention pour le mandat (2021-2026) concerne les 4 liaisons cyclables (18,5 km) suivantes :

- Bécon-les-Granits – Le Louroux-Béconnais (6,9 km) ;
- Le Lion d'Angers – Thorigné d'Anjou (5,3 km) ;
- Châteauneuf-sur-Sarthe – Gare ferroviaire d'Etriché (1,6 km) ;
- Saint-Augustin-des-Bois – Bécon-les-Granits (4,7 km).

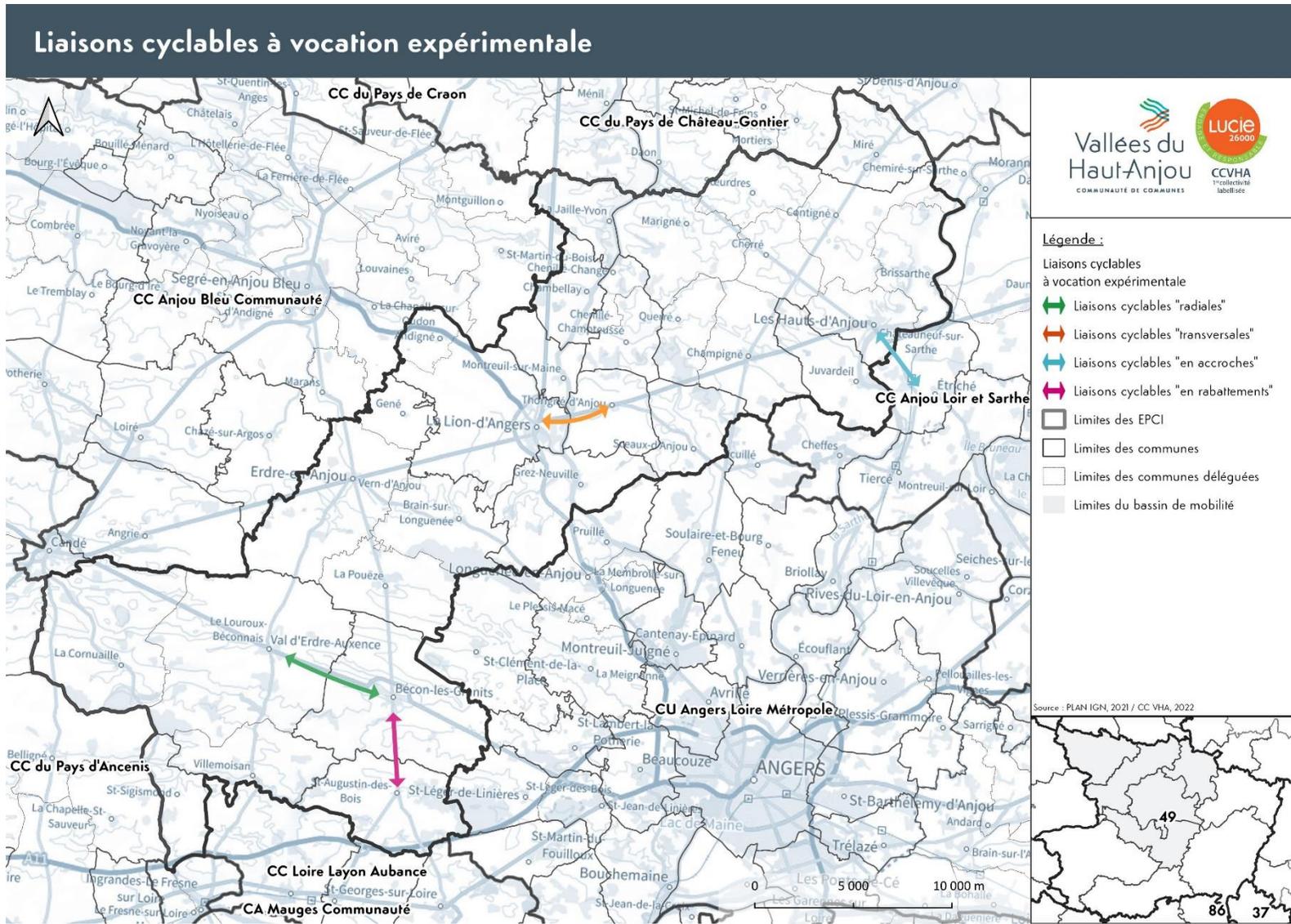
Ces liaisons cyclables d'intérêt communautaire sont **doublées d'une vocation expérimentale (CARTE 3)**. En effet, avant de généraliser des investissements cyclables conséquents à l'échelle intercommunale, il est proposé de mettre en place une animation et communication forte pour ces liaisons, et de regarder l'évolution de la fréquentation cyclable. Des éco-compteurs seront installés sur ces liaisons. Les chiffres seront intégrés à l'Observatoire départemental de la fréquentation cyclable.

Pour les dix autres liaisons cyclables d'intérêt communautaire restantes, les études préalables seront réalisées sur le mandat en cours. Ces liaisons seront programmées sur les prochains mandats électoraux.

A noter que les Voies Vertes de la Sarthe et de l'Oudon (28 km) en cours d'études seront également aménagées sur le mandat actuel. Au total, ce sont 45% des liaisons cyclables qui seront aménagées sur ce mandat (**TABLEAU 6**).

Lot	Mandat	Intérêt	Nombre	Km	Pourcentage
Lot 1	2021 2026	Liaisons cyclables utilitaires expérimentales	4	18,5	45%
		Liaisons cyclables touristiques	2	28	
Lot 2	2026 2032	Liaisons cyclables utilitaires	5	29,5	29%
Lot 3		Liaisons cyclables utilitaires	5	26,9	26%
TOTAL		Liaisons cyclables utilitaires	20	102,9	100%

TABLEAU 6 : LIAISONS CYCLABLES A VOCATION EXPERIMENTALE



CARTE 3 : LIAISONS CYCLABLES A VOCATION EXPERIMENTAL

2.8. Le financement des aménagements cyclables d'intérêt communautaire

2.7.1. Le financement des aménagements cyclables

La réalisation d'aménagements cyclables peut être décomposée en trois principales phases : (1) les études, (2) les acquisitions foncières, (3) la maîtrise d'œuvre et les travaux.

Sont proposées pour certaines phases plusieurs modalités de financement entre l'EPCI et les communes (ANNEXE 1 et 2). Toutes les estimations financières s'appuient sur un modèle d'aménagement de type « voie verte ». Ces propositions seront présentées en CLECT avant de prendre une délibération concordante en Conseil communautaire sur un mécanisme de solidarité territoriale en faveur du développement du vélo.

Les études

Les études comprennent les études de faisabilités pré-opérationnelles, études d'impacts et réglementaires (déclaration d'utilité publique et enquête parcellaire, déclaration loi sur l'eau, autorisation environnementale unique, autorisation de défrichement, dérogation pour la destruction d'espèces protégées, mise en compatibilité des documents d'urbanisme). Le montant des études est estimé à 3917 € HT / km (4700 € TTC / km).

L'intégralité des études préalables aux missions de maîtrise d'œuvre sont totalement prises en charge par l'EPCI. Les communes seront invitées à exprimer leur intérêt sur les projets, par une délibération de principe, avant de démarrer les études.

Les acquisitions foncières

Les acquisitions foncières comprennent les frais d'acquisitions de parcelles privées et autres frais annexes : levés topographiques, bornages, frais notariés, travaux

d'accessibilités préalables aux missions des géomètres experts. Le montant des acquisitions foncières est estimé à 21 083 € HT / km (25 300 € TTC / km).

L'intégralité des acquisitions foncières sont totalement prises en charge par l'EPCI.

La maîtrise d'œuvre et les travaux

La maîtrise d'œuvre et les travaux comprennent les opérations de réalisation d'un aménagement de type « voie verte » (travaux préparatoires, voie verte, espaces verts, signalisations, signalétiques et réseaux) ainsi que les travaux de compensation de zones humides et de terrains agricoles. Le montant de la maîtrise d'œuvre et des travaux est estimé à 100 000 € HT / km (120 000 € TTC / km).

Il est proposé de répartir les coûts d'aménagement cyclable (Investissement) en fonction du type de liaison cyclable « utilitaire » ou « touristique » (**TABLEAU 7**) :

Pour les liaisons « utilitaire », il est proposé une répartition financière, déduction faite des subventions, à 51% pour l'EPCI et 49% pour les communes.

Pour les liaisons « touristique » (voies vertes le long de l'Oudon et de la Sarthe), il est proposé une répartition financière, déduction faite des subventions, à 75% pour l'EPCI et 25% pour les communes.

Pour chaque projet, le reste à charge pour les communes sera réparti entre les 2 communes concernées selon une clé de répartition au kilométrage d'aménagements cyclables. Certaines liaisons sont interconnectées à d'autres territoires (Ex : Châteauneuf-sur-Sarthe – Gare ferroviaire d'Etriché qui se trouve à cheval sur le territoire de la CC Anjou Loir et Sarthe et la commune d'Etriché). Dans ce cas, le reste à charge sera également réparti avec le territoire concerné.

Dans ces deux scénarii, la CCVHA exerce la maîtrise d'ouvrage en lieu et place des communes. L'EPCI sera chargé des procédures administratives, juridiques, financières et techniques. Il procédera aux demandes de subventions pour les projets de liaisons cyclables d'intérêt communautaire. Aucun projet ne sera démarré sans notification de

subventions et sécurisation des actes juridiques. L'EPCI organisera les instances de décision des projets. Le versement de la participation des communes à l'EPCI se fera par fonds de concours.

Le montant total estimatif de l'ensemble des aménagements (études, acquisitions foncières, maîtrise et travaux) est de 125 000 € HT / km (150 000 € TTC / km).

Investissement			
Hypothèses	Financement des aménagements cyclables		
	Etudes	Acquisitions foncières	Maîtrises d'œuvre et travaux
Liaisons « utilitaires »	EPCI (100%)	EPCI (100%)	EPCI (51%) / Commune (49%)
Liaisons « touristiques »	EPCI (100%)	EPCI (100%)	EPCI (75%) / Commune (25%)

TABLEAU 7 : FINANCEMENT DES AMENAGEMENTS CYCLABLES

2.7.2. Le financement de l'entretien des aménagements cyclables

L'entretien

Les travaux d'entretien comprennent entre autres le nettoyage de la chaussée, le broyage et l'élitage des dépendances vertes et les réparations de la couche de roulement. Le montant de l'entretien est estimé à 4167 € HT / km (5000 € TTC / km).

Il est proposé de répartir les frais d'entretien annuel en fonction du type de liaison cyclable « utilitaire » ou « touristique » (**TABLEAU 8**) :

Pour les liaison « utilitaire », il est proposé une répartition financière à 100% pour les communes.

Pour les liaison « touristique » (voies vertes le long de l'Oudon et de la Sarthe), il est proposé une répartition financière à 50% pour l'EPCI et 50% pour les communes.

Le versement de la participation des communes à l'EPCI se fera par attribution de compensation. Lorsqu'une liaison utilitaire se surimpose à la voirie intercommunale, l'attribution de compensation intégrera le mécanisme déjà existant pour l'entretien du service Voirie.

Fonctionnement	
	Financement de l'entretien des aménagements cyclables
	Entretiens
Liaisons « utilitaires »	Communes (100%)
Liaisons « touristiques »	EPCI (50%) / Communes (50%)

TABLEAU 8 : FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN DES AMENAGEMENTS CYCLABLES

3. SYNTHÈSE DU SCHEMA CYCLABLE

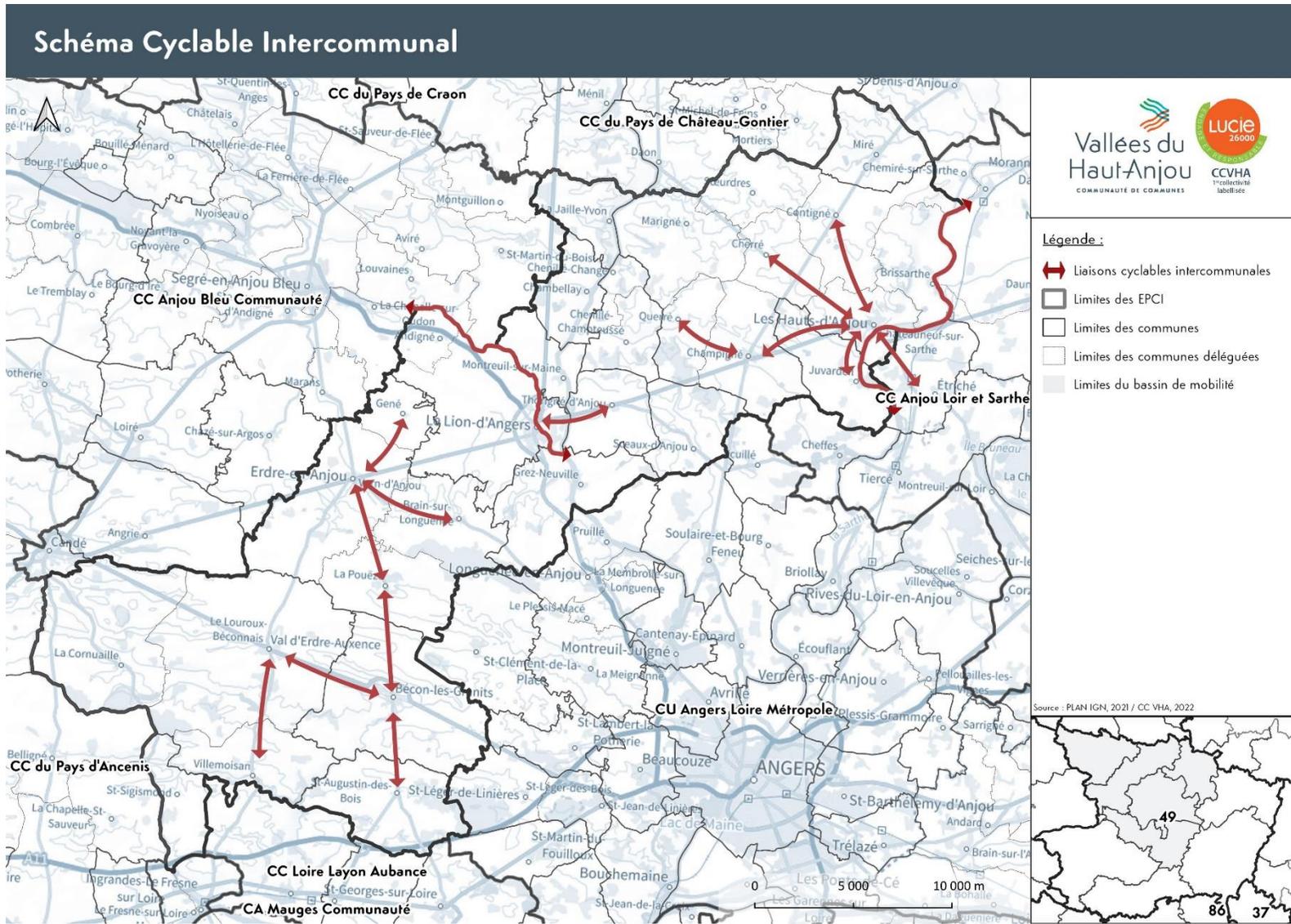
Le Schéma cyclable des Vallées du Haut-Anjou (**CARTE 4**) représente :

- 16 liaisons cyclables ;
- 102,9 km de linéaires cyclables ;
- 50% des liaisons cyclables de desserte des communes vers les polarités ;
- 8 communes sur 16 sont concernées par les liaisons cyclables ;
- 85% de la population intercommunale concernée par les liaisons cyclables ;
- 15,4 M € TTC d'aménagements cyclables ;

4. PERSPECTIVES SUR LE SCHEMA CYCLABLE

Si les aménagements cyclables sécuritaires sont le préalable indispensable pour le développement de la pratique du vélo utilitaire et touristique à la campagne, **d'autres leviers complémentaires doivent également être étudiés pour prétendre à une véritable politique « vélo »** : stationnements et consignes de stockage des vélos, intermodalités et prises en charge des vélos dans les transports en communs, services de location, acquisition et réparation de vélos, accompagnement à la mise ou remise en selle, incitation financière à la pratique (Forfait Mobilité Durable), etc. Ces sujets seront également étudiés, dans le Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) des Vallées du Haut-Anjou, pour faciliter et amplifier le changement.

D'autres questionnements subsistent sur : (1) La continuité des aménagements cyclables en bourgs avec les liaisons inter-bourgs (2) L'émergence d'aménagements cyclables non inclus dans le présent Schéma Cyclable Intercommunal pour les communes volontaires



CARTE 4 : SCHEMA CYCLABLE INTERCOMMUNAL

5. ANNEXES

ANNEXE 1 : Estimation du budget d'investissement en vue de l'aménagement d'un kilomètre de liaison cyclable :

Estimation du budget d'investissement en vue de l'aménagement d'une liaison cyclable « utilitaire » (sur la base d'un kilomètre de liaison)						
Dépenses	Montants HT	Montants TTC	Commentaires	Recettes	Montants	Commentaires
Etudes	3 917 €	4 700 €	(1)	Financements extérieurs	62 350 €	(4)
Acquisition	21 083 €	25 300 €	(2)	FCTVA	16 365 €	(5)
Maîtrise d'œuvre et travaux	100 000 €	120 000 €	(3)	Financements par les communes	19 600 €	(6)
				Financements par la CCVHA	51 685 €	
TOTAL DES DEPENSES	125 000 €	150 000 €		TOTAL DES RECETTES	150 000 €	

(1) Dont études de faisabilité, d'impact et études liées aux procédures réglementaires, etc.

(2) Dont frais d'acquisition et frais annexes liés tels que frais de géomètres, de relevés topographiques, de notaires, travaux associés, etc.

(3) Dont travaux de compensation de zones humides, etc.

(4) Subventions versées par l'Etat, le conseil régional, le conseil départemental, les fonds européens, etc. : estimation du montant total des financements extérieurs à 60% du montant HT des dépenses d'études, de maîtrise d'œuvre et de travaux, soit 60% de 103 917 €, soit 62 350 €.

(5) Estimation du montant des recettes au titre du FCTVA à 16,404% de 80% du montant TTC des dépenses d'études, de maîtrise d'œuvre et de travaux, soit 16,404% de 99 760 €, soit 16 365 €.

(6) Financements des communes calculés comme suit : **49% du montant HT des dépenses de maîtrise d'œuvre et de travaux, après déduction des financements extérieurs perçus** (ces derniers étant estimés à 60% du montant HT des dépenses) ; or, le montant HT des dépenses de maîtrise d'œuvre et de travaux est estimé dans la présente simulation à 100 000 €, dépenses subventionnables à hauteur de 60% ; les financements apportés par les communes s'élèvent donc dans la présente simulation à 49% de 40 000 € (100 000 € de dépenses – 60 000 € de financements extérieurs), soit 19 600 €.

Estimation du budget d'investissement en vue de l'aménagement d'une liaison cyclable « touristique » (sur la base d'un kilomètre de liaison)							
Dépenses	Montants HT	Montants TTC	Commentaires		Recettes	Montants	Commentaires
Etudes	3 917 €	4 700 €	(1)		Financements extérieurs	62 350 €	(4)
Acquisition	21 083 €	25 300 €	(2)		FCTVA	16 365 €	(5)
Maîtrise d'œuvre et travaux	100 000 €	120 000 €	(3)		Financements par les communes	10 000 €	(6)
					Financements par la CCVHA	61 285 €	
TOTAL DES DEPENSES	125 000 €	150 000 €			TOTAL DES RECETTES	150 000 €	

(1) Dont études de faisabilité, d'impact et études liées aux procédures réglementaires, etc.

(2) Dont frais d'acquisition et frais annexes liés tels que frais de géomètres, de relevés topographiques, de notaires, travaux associés, etc.

(3) Dont travaux de compensation de zones humides, etc.

(4) Subventions versées par l'Etat, le conseil régional, le conseil départemental, les fonds européens, etc. : estimation du montant total des financements extérieurs à 60% du montant HT des dépenses d'études, de maîtrise d'œuvre et de travaux, soit 60% de 103 917 €, soit 62 350 €.

(5) Estimation du montant des recettes au titre du FCTVA à 16,404% de 80% du montant TTC des dépenses d'études, de maîtrise d'œuvre et de travaux, soit 16,404% de 99 760 €, soit 16 365 €.

(6) Financements des communes calculés comme suit : **25% du montant HT des dépenses de maîtrise d'œuvre et de travaux, après déduction des financements extérieurs perçus** (ces derniers étant estimés à 60% du montant HT des dépenses) ; or, le montant HT des dépenses de maîtrise d'œuvre et de travaux est estimé dans la présente simulation à 100 000 €, dépenses subventionnables à hauteur de 60% ; les financements apportés par les communes s'élèvent donc dans la présente simulation à 25% de 40 000 € (100 000 € de dépenses – 60 000 € de financements extérieurs), soit 10 000 €.

ANNEXE 2 : Programme pluriannuel d'investissement prévisionnel en vue de l'aménagement des liaisons cyclables :

Communes	Liaisons cyclables	Nombre de kilomètres sur le territoire de la commune	Budget d'investissement total (TTC) en vue de l'aménagement du tronçon de liaison sur le territoire communal	Dont financement de l'aménagement par les communes via les fonds de concours	Participation annuelle de la commune en vue du financement de l'entretien de la liaison via l'attribution de compensation
Bécon-les-Granits	Bécon-les-Granits / Le Louroux-Béconnais (Lot 1)	3,4	510 000 €	66 640 €	17 000 €
Bécon-les-Granits	Bécon-les-Granits / Saint-Augustin-des-Bois (Lot 1)	3,1	465 000 €	60 760 €	15 500 €
Bécon-les-Granits	Bécon-les-Granits / La Pouëze (Lot 3)	3,7	555 000 €	72 520 €	18 500 €
Sous-total commune de Bécon-les-Granits		10,2	1 530 000 €	199 920 €	51 000 €
Erdre-en-Anjou	La Pouëze / Vern d'Anjou (Lot 2)	5,9	885 000 €	115 640 €	29 500 €
Erdre-en-Anjou	Brain-sur-Longuenée / Vern d'Anjou (Lot 3)	5,8	870 000 €	113 680 €	29 000 €
Erdre-en-Anjou	Bécon-les-Granits / La Pouëze (Lot 3)	1,7	255 000 €	33 320 €	8 500 €
Erdre-en-Anjou	Gené / Vern d'Anjou (Lot 3)	4,7	705 000 €	92 120 €	23 500 €
Sous-total commune d'Erdre-en-Anjou		18,1	2 715 000 €	354 760 €	90 500 €
Juvardeil	Voie verte le long de la Sarthe (Lot 1)	2,9	435 000 €	29 000 €	7 250 €
Juvardeil	Châteauneuf-sur-Sarthe / Juvardeil (Lot 2)	1,6	240 000 €	31 360 €	8 000 €
Sous-total commune de Juvardeil		4,5	675 000 €	60 360 €	15 250 €
Le Lion d'Angers	Voie verte le long de l'Oudon (Lot 1)	13,0	1 950 000 €	130 000 €	32 500 €
Le Lion d'Angers	Le Lion d'Angers / Thorigné-d'Anjou (Lot 1)	2,2	330 000 €	43 120 €	11 000 €

<i>Sous-total commune du Lion d'Angers</i>		15,2	2 280 000 €	173 120 €	43 500 €
Les Hauts-d'Anjou	Voie verte le long de la Sarthe (Lot 1)	12,1	1 815 000 €	121 000 €	30 250 €
Les Hauts-d'Anjou	Châteauneuf-sur-Sarthe / Gare d'Etriché (Lot 1)	1,6	240 000 €	31 360 €	8 000 €
Les Hauts-d'Anjou	Châteauneuf-sur-Sarthe / Juvardeil (Lot 2)	1,7	255 000 €	33 320 €	8 500 €
Les Hauts-d'Anjou	Châteauneuf-sur-Sarthe / Contigné (Lot 2)	6,6	990 000 €	129 360 €	33 000 €
Les Hauts-d'Anjou	Champigné / Châteauneuf-sur-Sarthe (Lot 2)	7,0	1 050 000 €	137 200 €	35 000 €
Les Hauts-d'Anjou	Châteauneuf-sur-Sarthe / Cherré (Lot 3)	6,5	975 000 €	127 400 €	32 500 €
Les Hauts-d'Anjou	Champigné / Querré (Lot 3)	4,5	675 000 €	88 200 €	22 500 €
<i>Sous-total commune des Hauts-d'Anjou</i>		40,0	6 000 000 €	667 840 €	169 750 €
Saint-Augustin-des-Bois	Bécon-les-Granits / Saint-Augustin-des-Bois (Lot 1)	1,6	240 000 €	31 360 €	8 000 €
<i>Sous-total commune de Saint-Augustin-des-Bois</i>		1,6	240 000 €	31 360 €	8 000 €
Thorigné-d'Anjou	Le Lion d'Angers / Thorigné-d'Anjou (Lot 1)	3,1	465 000 €	60 760 €	15 500 €
<i>Sous-total commune de Thorigné-d'Anjou</i>		3,1	465 000 €	60 760 €	15 500 €
Val d'Erdre-Auxence	Bécon-les-Granits / Le Louroux-Béconnais (Lot 1)	3,5	525 000 €	68 600 €	17 500 €
Val d'Erdre-Auxence	Le Louroux-Béconnais / Villemoisan (Lot 2)	6,7	1 005 000 €	131 320 €	33 500 €
<i>Sous-total commune de Val d'Erdre-Auxence</i>		10,2	1 530 000 €	199 920 €	51 000 €
TOTAL		102,9	15 435 000 €	1 748 040 €	444 500 €